

Le train est découpé dans de l'alu de 2 mm. Il est suffisamment solide pour accepter le poids plus que raisonnable de l'avion. La roulette de queue est naturellement couplée au volet de dérive.

La propulsion est assez classique avec un moteur Pro-Tronik 2815/850 (diamètre 39 mm, poids 120 g, kV 850, intensité maxi 30 A), monté avec 1° de piqueur et d'anticouple, et alimenté par un pack 3S LiPo 2200 mAh (voire 2800 mAh) du même fournisseur.

Quant à la radio, elle se contente de 3 à 4 servos standard, et j'ai bien sûr comme beaucoup succombé au 2,4 GHz (ici un récepteur Futaba R617FS).

Yak-A s'y mettre !

• Ailes

Tout d'abord ne pas oublier de calquer l'aile du plan (droite) pour réaliser ensuite l'opposée (gauche). Le longeron est épinglé au chantier, au ras de l'extérieur de la dernière nervure (n°4). La nervure n°5 viendra plus tard se coller sur la n°4. Les huit nervures en balsa sont collées sur ce longeron, depuis la troisième jusqu'à la dernière. Ensuite, le longeron supérieur est mis en place

et les deux clés sont également collées. Puis le bord d'attaque et le bord de fuite, ces derniers pouvant être achetés en magasin. Pour ma part, j'ai collé des baguettes que j'ai poncées sur place après coffrage de l'aile.

Placer alors sur le chantier le support inférieur de train (n°7) ainsi que la fixation d'aile d'intrados (n°6), et ensuite seulement les deux nervures en CTP aviation. Les entretoises en balsa sont également collées sur ce chantier. Puis vient la fixation d'extrados de l'aile (n°6), de train (n°7) et de renfort de train (n°11). La forme horizontale du saumon est réalisée au moyen d'une planche de balsa 20/10 (n°2) collée à angle droit sur la nervure n°5. De petites baguettes viennent renforcer ce montage et supporter l'entoilage.

• Empennage

Toutes les pièces, découpées dans une planche de balsa 60/10, sont épinglées et collées bien à plat sur le chantier. La dérive sera ensuite collée à 90° sur le stabilisateur, une baguette triangulaire venant renforcer ce montage. L'ensemble sera par la suite glissé dans les fentes pratiquées dans les flancs et le dessus du fuselage, à l'arrière, ce qui consolide durablement le tout.

• Fuselage

La «broche» en pin, axe sur lequel est assemblé le fuselage - qui sert en quelque sorte de guide assurant la parfaite rectitude du montage - doit avoir une section de 20x20 mm maxi pour que les couples puissent trouver leur place autour. Placer cette broche sur le plan pour relever l'emplacement des couples, ces derniers étant à découper dans du CTP ordinaire de 40/10 ou 50/10. Ces couples sont alors fixés avec attention autour sur la broche, pointés à la colle et parfaitement perpendiculaires. Les baguettes de 6x6 mm peuvent alors être collées au fur et à mesure. Puis c'est au tour des lisses, des flancs en CTP aviation et des flancs en balsa, à l'exception de celui du dessous afin de pouvoir glisser les commandes de profondeur et direction. L'ensemble est dès lors suffisamment rigide pour retirer la broche (avant qu'elle ne soit définitivement prisonnière). L'avantage d'une telle construction, c'est qu'elle permet voir évoluer la construction en «3D», et d'en vérifier la parfaite symétrie.

Pour réaliser le dessus arrondi du capot, j'ai placé une planche de balsa 15/10 à l'intérieur d'une serviette humide puis, en chauffant

BRIEFING

Yak-A

CARACTÉRISTIQUES

ENVERGURE	1500 mm
LONGUEUR	1060 mm
CORDE	242 mm
PROFIL	Clark Y
SURFACE	36 dm ²
MASSE	1800 g
CH. ALAIRE	50 g/dm ²

EQUIPEMENTS

SERVOS	3 à 4 standard
CONTROLEUR	40 A
MOTEUR	Pro-Tronik 2815/850
HELICE	12 x 6
PACK PROP.	3S LiPo 2200 mA.h

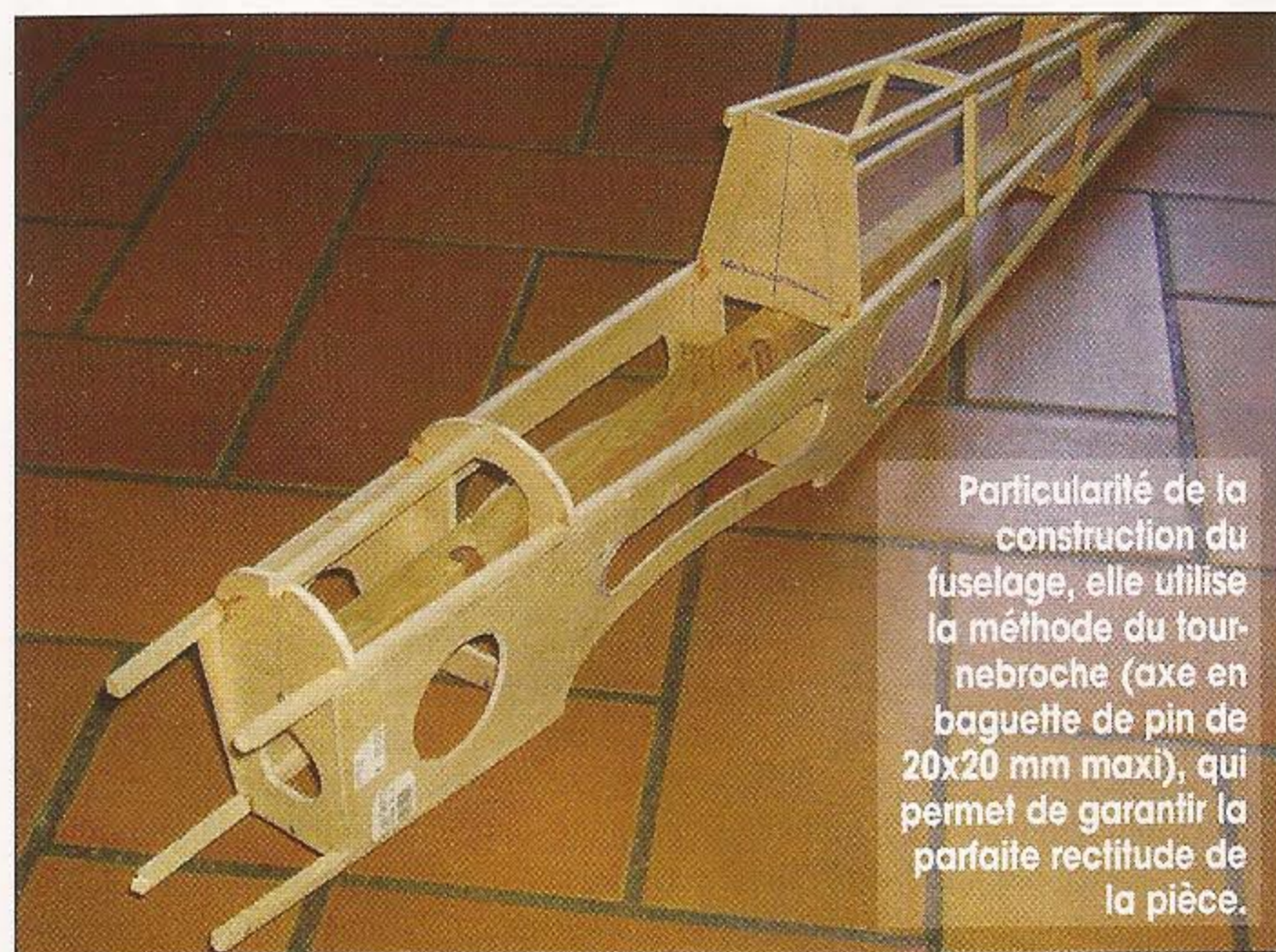
REGLAGES

CENTRAGE	à 65 mm du B.A.
----------	-----------------

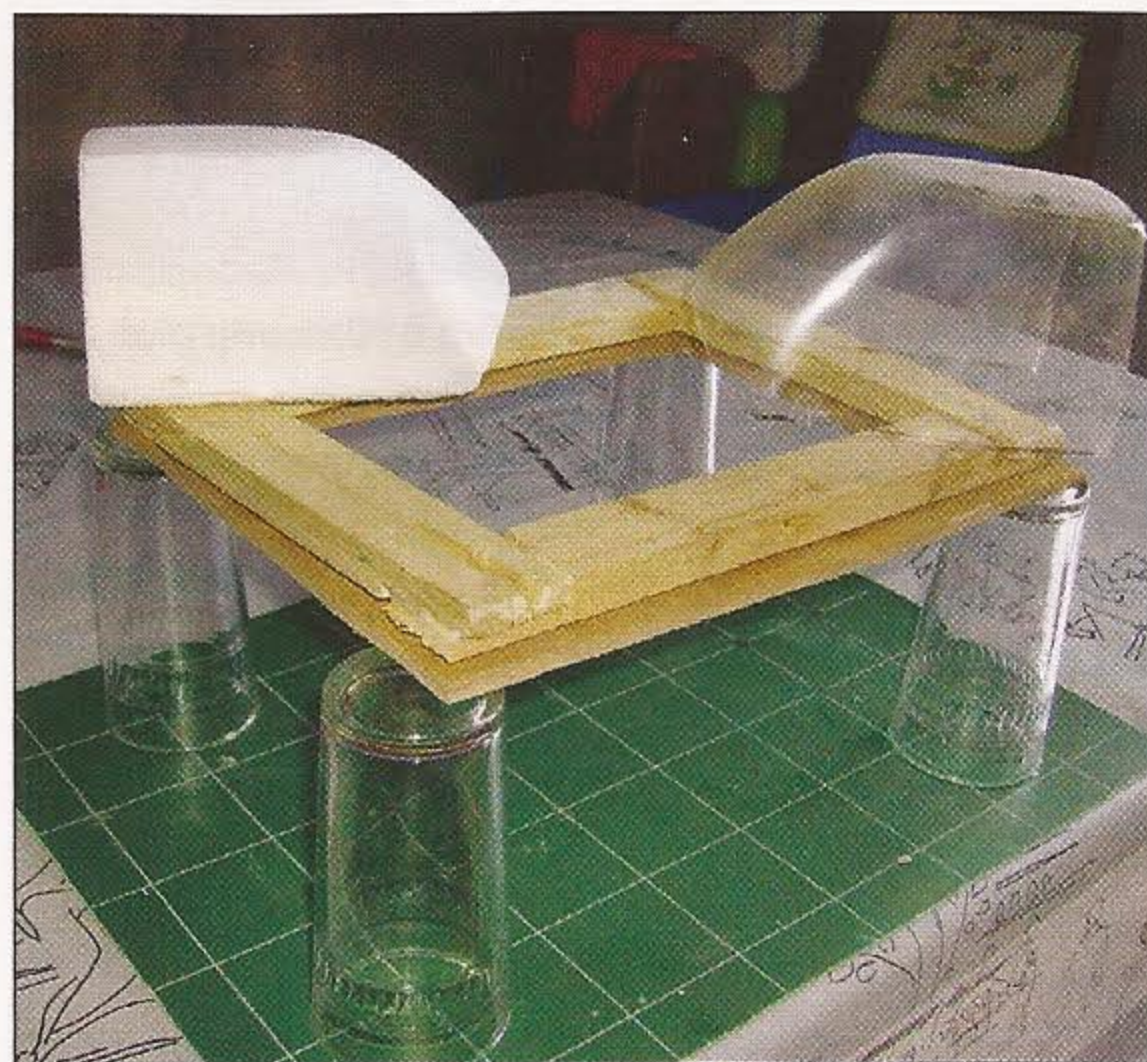
DEBATTEMENTS*

AILERONS	+/- 15 mm
PROFONDEUR	+15/-20 mm
DIRECTION	2 x 25 mm

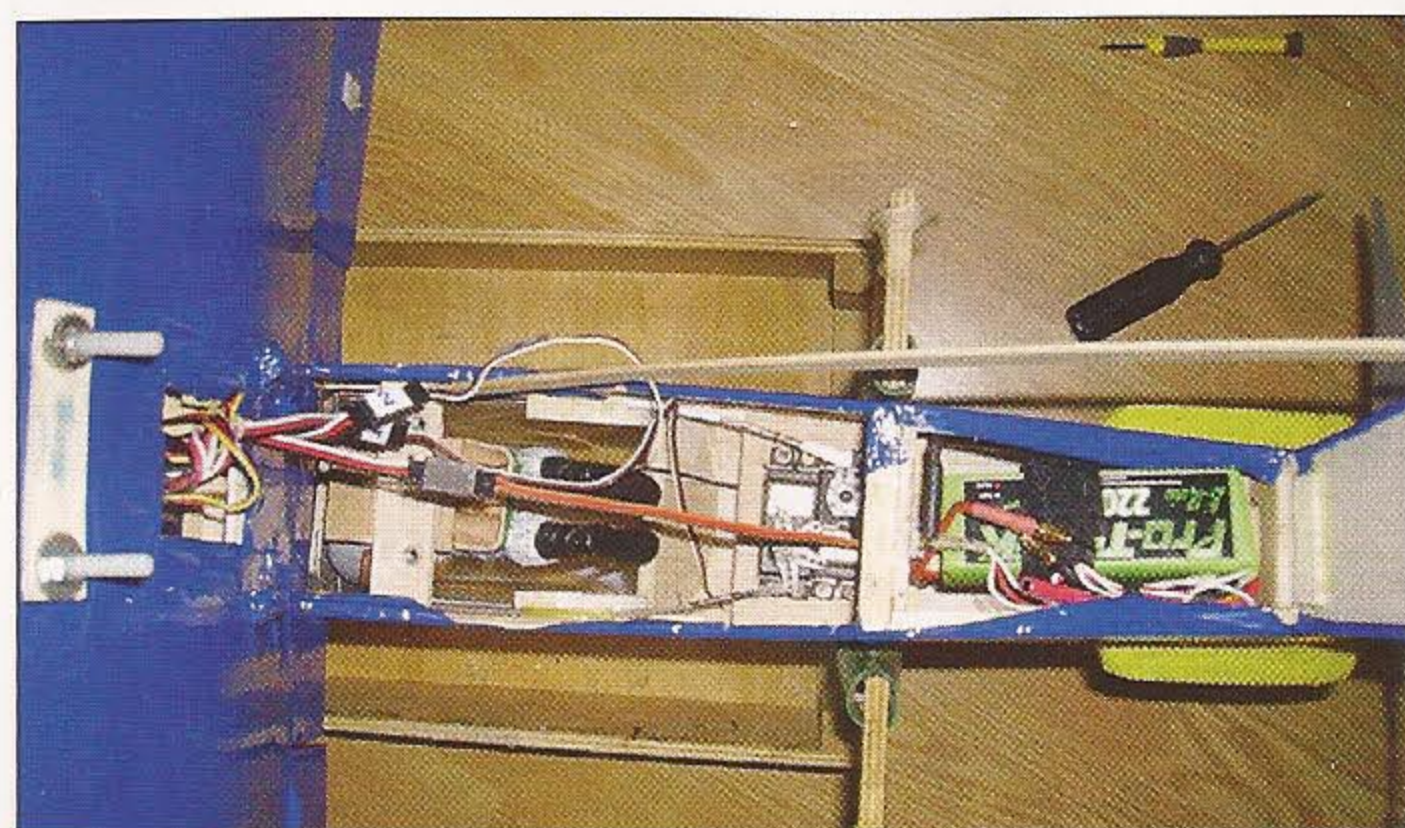
(* : «+» vers le bas et «-» vers le haut)



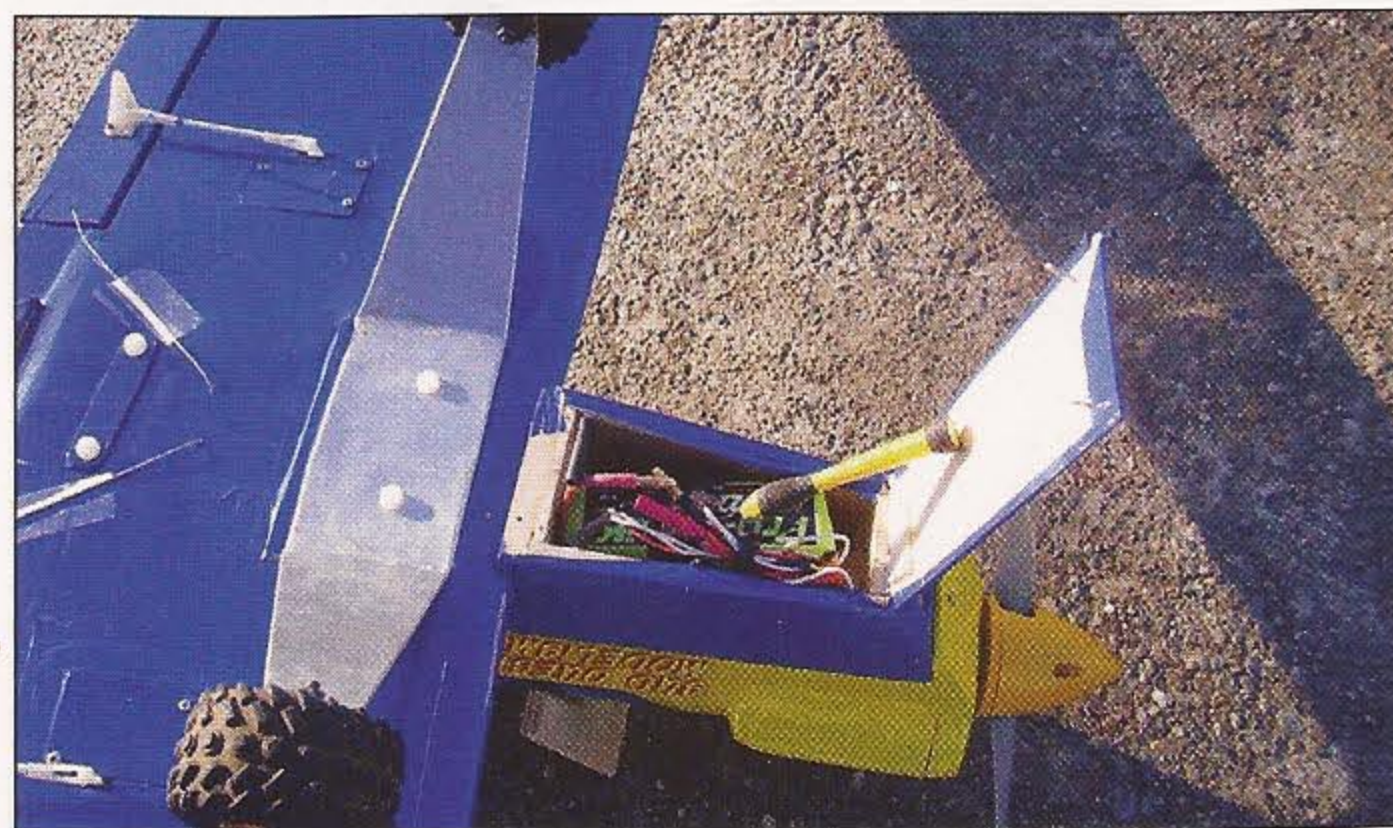
Particularité de la construction du fuselage, elle utilise la méthode du tournebroche (axe en baguette de pin de 20x20 mm maxi), qui permet de garantir la parfaite rectitude de la pièce.



Autre spécificité de l'avion, son cockpit est moulé sur mesure selon une technique propre à l'auteur et déjà décrite dans Modèle Mag en mai 1998 (lire texte).



Les équipements sont tout ce qu'il y a de plus classiques : 3 à 4 servos standard, récepteur en 2,4 GHz (Futaba R617FS), moteur Pro-Tronik de 120 g, et pack 3S LiPo 2200 mAh.



Le robuste et large train d'atterrissage est équipé de roues de «buggy», ce qui permet de poser le Yak-A de façon un peu rude et sur piste sommaire.